IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 167)**
- **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 120)**

z dnia 9 lutego 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 167)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 120)

9 lutego 2022 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posła **Tomasza Ławniczaka (PiS)**, przewodniczącego Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, rozpatrzyły:

– informację Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli dochodzenia przez jednostki samorządu terytorialnego należności w związku ze zniszczeniami infrastruktury drogowej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jarosław Waszkiewicz** dyrektor Departamentu Dróg Publicznych Ministerstwa Infrastruktury, **Piotr Walczak** p.o. dyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Łodzi, **Robert Koźlak** zastępca dyrektora Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji oraz **Marek Wójcik** ekspert Związku Miast Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Sławomir Jakubczak**, **Agnieszka Jasińska**, **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatów komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Szanowni państwo, otwieram wspólne posiedzenie Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Witam również zaproszonych gości. Spośród gości w szczególności witam przedstawicieli Najwyższej Izby Kontroli, zwłaszcza kierownictwo delegatury NIK w Łodzi z panem Piotrem Walczakiem, p.o. dyrektora Delegatury NIK w Łodzi. Witam również przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury z panem Jarosławem Waszkiewiczem, dyrektorem Departamentu Dróg Publicznych. Witam także przedstawicieli Komendy Głównej Policji z zastępcą dyrektora Biura Ruchu Drogowego, panem mł. insp. Robertem Koźlakiem na czele. Witam także przedstawicieli korporacji samorządowych.

Szanowni państwo, informuję, że posiedzenie będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Informuję również, że zgłoszenia do zabrania głosu w dyskusji posłów należy wysyłać na stosowne adresy sekretariatów Komisji Infrastruktury albo Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Jednocześnie informuję, że posłowie członkowie komisji obecni na sali obrad głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów.

Zanim przejdziemy do realizacji porządku dziennego, sprawdzimy kworum. Proszę o naciśnięcie dowolnego przycisku do głosowania. Proszę kolegów obecnych na sali o zalogowanie się, a wszystkich zdalnie… Szanowni państwo, znając czasem trudności z połączeniem się, nie będę od razu mówił, że jest kworum, a pewien czas odczekamy i w drugiej części naszego zebrania stwierdzę, czy jest kworum.

Przechodzimy więc do porządku dziennego. Porządek dzienny przewiduje rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli dochodzenia przez jednostki samorządu terytorialnego należności w związku ze zniszczeniami infrastruktury drogo-

wej. Szanowni państwo, przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Proszę pana dyrektora o przedstawienie informacji. Panie dyrektorze, zwracam się tutaj do dyrektora Piotra Walczaka, uprzejmie oddaję głos. Proszę bardzo.

P.o. dyrektor Delegatury Najwyższej Izby Kontroli w Łodzi Piotr Walczak:

Dziękuję serdecznie. Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, Wysoka Komisjo, chcieliśmy przedstawić kontrolę, o której wspomniał pan przewodniczący. Jest to tematyka dochodzenia przez jednostki samorządu terytorialnego należności w związku ze zniszczeniami infrastruktury drogowej. To kontrola planowa z 2021 r., którą przygotowała i koordynowała akurat delegatura NIK w Łodzi. Jeśli można, przedstawimy syntetyczną prezentację w zakresie tej kontroli.

Proszę państwa, jeśli można, najpierw przedstawimy przyczyny, dla których zdecydowaliśmy się przygotować i przeprowadzić taką kontrolę jako Najwyższa Izba Kontroli. Wysoka Komisja doskonale wie, że od lat 90. wzrasta liczba pojazdów rejestrowanych w Polsce i wzrasta ruch drogowy w naszym kraju. Oczywiście bezpośrednio przekłada się to na zdarzenia drogowe. Wysoka Komisja doskonale zdaje sobie sprawę również z tego, że ten przyrost jest ciągły. Tylko w 2019 r. zanotowano prawie pół miliona kolizji drogowych. Oczywiście pomijamy 2020 r., w którym pandemia spowodowała zmniejszenie ruchu drogowego i tych przyrostów nie było. Wraz ze wzrostem liczby zdarzeń drogowych rośnie niestety liczba uszkodzeń lub wręcz zniszczeń infrastruktury drogowej i oczywiście ma to bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego.

Jeśli chodzi o naprawy zniszczonej w ramach tych zdarzeń drogowych infrastruktury drogowej, chodzi mi głównie o miejską infrastrukturę drogową, wiąże się to z ponoszeniem poważnych kosztów przez zarząd dróg. Właściciele miejskiej infrastruktury drogowej są uprawnieni do odzyskiwania kosztów poniesionych na naprawy uszkodzeń i zniszczeń tej infrastruktury z polis ubezpieczenia sprawców, dlatego chcieliśmy zweryfikować, jak to wygląda w rzeczywistości.

Tymi przyczynami de facto było – po pierwsze – to, czy rzetelnie i skutecznie odtwarzano zniszczoną infrastrukturę, co miało bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego; a po drugie to, czy skutecznie odzyskiwano z dostępnych źródeł środki od sprawców zniszczeń infrastruktury. W związku z tym w czasie kontroli zadaliśmy tak naprawdę dwa pytania: czy rzetelnie i skutecznie realizowano zadania dotyczące odtwarzania uszkodzonej i zniszczonej infrastruktury w wyniku zdarzeń drogowych oraz czy skutecznie dochodzono od sprawców zdarzeń drogowych należności w związku z uszkodzeniami lub zniszczeniami miejskiej infrastruktury drogowej.

Wytypowaliśmy 24 jednostki samorządowe, samorządy miejskie. Od razu mówimy, że skontrolowaliśmy 22 zarządy dróg i dwa urzędy miejskie. Wynika to z tego, że w przypadku Skierniewic i Świnoujścia nie było wyodrębnionych zarządów dróg i urzędy miejskie bezpośrednio realizowały zadania związane z nadzorem nad drogami. Skontrolowanie 22 jednostek dotyczyło ośmiu województw: dolnośląskiego, kujawsko-pomorskiego, śląskiego, małopolskiego, wielkopolskiego, zachodniopomorskiego, mazowieckiego oraz łódzkiego.

Najpierw zajęliśmy się współpracą samorządów z Policją w zakresie identyfikacji zniszczeń infrastruktury drogowej. Niestety wyniki kontroli wskazują, że współpraca ta była na absolutnie nieodpowiednim poziomie. Jedynie w przypadku 14% zniszczeń infrastruktury drogowej wykrycie tych zniszczeń było spowodowane współpracą samorządów z Policją. Jak doskonale wiemy, policja drogowa, chociażby przez system SEWIK, ma najbardziej miarodajną bazę infrastruktury zniszczonej w wyniku zdarzeń drogowych, jednak okazało się, że zdecydowana większość samorządów nie współpracowała w tym zakresie z Policją i nie zwracała się w tym zakresie o takie informacje. De facto tylko w przypadku kilku samorządów stwierdzono bardziej intensywną współpracę z Policją.

Współpraca z Policją wyglądała podobnie w przypadku identyfikacji sprawców uszkodzeń miejskiej infrastruktury drogowej. Tutaj wykryto jedynie ponad 30% sprawców tego rodzaju incydentów drogowych, a podkreślam, że Policja jest dzisiaj jedyną uprawnioną jednostką, która ma pełną wiedzę na ten temat, ponieważ przy zdarzeniach, w których

policja uczestniczyła, dane sprawców są ewidencjonowane, zarówno dane sprawców, jak i ich ewentualnych polis ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej.

Jak widać na grafie, przy ponad 66% niestety nie zidentyfikowano sprawców wydarzeń drogowych, które spowodowały zniszczenia infrastruktury drogowej. Oczywiście bezpośrednio przełożyło się to na identyfikację i egzekucję kosztów napraw obiektów miejskiej infrastruktury drogowej. Niestety w przypadku 40% obciążyło to budżety miast. Można więc powiedzieć, że środki te popłynęły od podatników i miejską infrastrukturę drogową odtwarzano na podstawie środków posiadanych przez samorządy, nie zaś od sprawców zdarzeń drogowych. Jak wiadomo, miało to wielorakie następstwa. Po pierwsze nie karano sprawców wykroczeń dodatkowo poprzez obciążanie ich polis OC, a więc także przez ewentualny wzrost ich obciążeń przy zawieraniu później tego rodzaju umów, ale przede wszystkim obciążano dość napięte budżety miast środkami, które można było wyegzekwować z innych środków finansowych sprawców. Ten graf bardzo szczegółowo przedstawia podział mówiący, z jakich środków czerpano na naprawy i odtwarzanie drogowej infrastruktury zniszczonej w czasie zdarzeń drogowych, ale, jak widzimy, zdecydowana większość, czyli 40%, to niestety koszty napraw pokrywane z budżetów gmin.

Jeśli chodzi o skuteczność działania zarządców dróg w zakresie ustalania sprawców zdarzeń drogowych, to stwierdziliśmy, że była ona niestety niewystarczająca. Oczywistym skutkiem braku tych działań było niedochodzenie od sprawców tych zdarzeń drogowych należnych odszkodowań z tytułu naprawiania szkód obiektów miejskiej infrastruktury drogowej. Konsekwencją stwierdzonych nieprawidłowości było nieuzasadnione obciążanie budżetów miast wydatkami z tytułu naprawy uszkodzonych i zniszczonych obiektów miejskiej infrastruktury drogowej.

W 16 z 24 jednostek stwierdzono 226 przypadków – a podkreślam, że łącznie zbadaliśmy prawie tysiąc tych przypadków – nierzetelnych działań windykacyjnych w zakresie dochodzenia należności za naprawy uszkodzonej bądź zniszczonej w wyniku zdarzeń drogowych infrastruktury. Plan działań windykacyjnych sześciu zarządców dróg doprowadził do upływu trzyletnich terminów przedawnienia roszczeń w odniesieniu do sprawców uszkodzeń. Skutkiem powyższych nieprawidłowości był brak wyegzekwowania od sprawców zdarzeń drogowych należnych odszkodowań z tytułu naprawienia szkód i nieuzasadnione obciążenia budżetów miast wydatkami z tego tytułu.

Chciałem zwrócić uwagę szanownych członków Wysokiej Komisji, że koszty tych napraw są bardzo znaczące. Tylko w tych jednostkach, które skontrolowaliśmy, koszty odtwarzania infrastruktury drogowej wyniosły prawie 19 mln zł, a zwracam uwagę, że skontrolowaliśmy zaledwie 24 jednostki organizacyjne. Biorąc pod uwagę, że jest to znikomy procent zarządów dróg i urzędów miast, można powiedzieć – niestety nie jest to ewidencjonowane, w związku z tym możemy to jedynie szacować – że w kraju koszty te prawdopodobnie mogą niestety być liczone w setkach milionów złotych. W 7 z 24 jednostek stwierdzono 46 przypadków, tak jak mówiłem, na prawie tysiąc objętych kontrolą, nierzetelnych działań windykacyjnych w zakresie dochodzenia należności za uszkodzoną infrastrukturę.

Teraz, proszę państwa, ocena ogólna. Przystępuję do zakończenia tej syntetycznej prezentacji. NIK negatywnie ocenił działalność samorządowych zarządców dróg w zakresie dochodzenia przypadających im należności od sprawców zdarzeń drogowych w związku z uszkodzeniami lub zniszczeniami miejskiej infrastruktury drogowej. W większości skontrolowanych jednostek stwierdzono zaniechania lub zwłokę w zakresie ustalenia danych o sprawcach wyżej wymienionych zdarzeń drogowych. Zdaniem NIK-u przyczyną tych nieprawidłowości był brak sformalizowania i usystematyzowania współpracy zarządców dróg z lokalnymi jednostkami Policji, pozwalającej na skuteczne pozyskiwanie danych o sprawcach zdarzeń drogowych w każdym ujawnionym przypadku uszkodzeń bądź zniszczeń obiektów miejskiej infrastruktury drogowej. Większość objętych kontrolą zarządców dróg nie wywiązała się rzetelnie z obowiązku podejmowania w każdym przypadku działań windykacyjnych mających na celu odzyskanie z dostępnych źródeł kosztów usunięcia uszkodzeń lub zniszczeń miejskiej infrastruktury drogowej powstałych w wyniku tych zdarzeń, w pełnej wysokości.

Wymienione wyżej nieprawidłowości miały wpływ na odzyskanie z polis sprawców zdarzeń drogowych przez niemal wszystkie kontrolowane jednostki średnio zaledwie 37% łącznych kosztów napraw. Aż ponad 40% tych kosztów w kwocie prawie 8 mln zł niezasadnie obciążyło budżety miast, podkreślam: tylko tych miast, które skontrolowaliśmy. W ocenie NIK-u obciążanie budżetu miasta wydatkami na naprawę uszkodzeń i zniszczeń miejskiej infrastruktury drogowej w sytuacjach, w których istniała realna możliwość pokrycia kosztów naprawy z innych źródeł, jest działaniem niegospodarnym.

Objęci kontrolą zarządcy dróg, poza sporadycznymi wyjątkami, rzetelnie i skutecznie realizowali zadania dotyczące odtwarzania obiektów miejskiej infrastruktury drogowej uszkodzonych lub zniszczonych w wyniku zidentyfikowanych zdarzeń drogowych. Wysoka Komisjo, oczywiście bardzo pozytywną informacją jest to, że przynajmniej w zakresie bezpieczeństwa stwierdziliśmy stosunkowo małe niedociągnięcia, jedynie w pewnych konkretnych przypadkach. Rzeczywiście infrastruktura ta była odtwarzana, szkoda, że niestety ze środków podatników, nie zaś ze środków ich sprawców.

Proszę państwa, kończąc prezentację, chciałem przedstawić wnioski, które NIK sporządził. Wniosków do zarządców dróg samorządowych było bardzo dużo, bo łącznie sporządziliśmy 52 wnioski. Według naszych najświeższych informacji z wczorajszego dnia możemy powiedzieć, że aż 32 wnioski zostały zrealizowane, 14 wniosków jest w trakcie realizacji, a zaledwie 6 na dziś nie zostało zrealizowanych. Podkreślam, że jest to kontrola, która została zakończona stosunkowo niedawno, w związku z tym oczywiście mamy nadzieję, że tych 6 wniosków także zostanie w przyszłości zrealizowanych. Pozwoliliśmy sobie tutaj wyspecyfikować zaledwie 5 najważniejszych wniosków, które dotyczyły głównie odtwarzania identyfikacji uszkodzeń infrastruktury drogowej, współpracy z policją oraz przede wszystkim windykacji środków od sprawców uszkodzeń infrastruktury drogowej.

Kontrola ta umożliwiła nam również złożenie dwóch wniosków *de lege ferenda* skierowanych do komendanta głównego Policji. Zaproponowaliśmy modyfikację zarządzenia nr 31 komendanta głównego Policji z dnia 22 października 2015 r. w sprawie metod i form prowadzenia przez Policję statystyki zdarzeń drogowych poprzez: po pierwsze, dodanie do katalogu podmiotów, którym mogą być udostępniane informacje o zdarzeniach drogowych przetwarzane w systemie SEWIK, zawierające niezbędne dane do ustalenia okoliczności tych zdarzeń oraz wysokości odszkodowania lub świadczenia podmiotów realizujących obowiązki zarządcy dróg; po drugie, doprecyzowanie, że odpowiednie komórki organizacyjne Policji właściwe w sprawach ruchu drogowego okresowo, nie rzadziej niż raz na kwartał udostępniają podmiotom realizującym obowiązki zarządcy dróg informacje o zdarzeniach drogowych skutkujących uszkodzeniami infrastruktury drogowej przetwarzane w SEWIK, zawierające niezbędne dane do ustalenia okoliczności tych zdarzeń oraz wysokości szkód.

Podkreślam, iż realizacja tych wniosków nie powodowałaby dublowania pewnych działań, które również są kosztowne. Jako przykład mogę podać, że większość zniszczonej infrastruktury została wykryta przez samych zarządców dróg poprzez własne inspekcje, których generalnie nie trzeba byłoby finansować i realizować, gdyby dane te były pozyskiwane bezpośrednio od Policji. Podkreślam, że na dzień dzisiejszy przepisy te nie są jednoznaczne. Nie wchodząc w dywagacje prawne, można byłoby zastanawiać się, czy Policja powinna te dane przekazywać, ale wydaje nam się, że realizacja tych dwóch wniosków ostatecznie zamknęłaby temat.

Proszę państwa, efekty tej kontroli, jeśli chodzi o efekty finansowe, są takie, że łącznie finansowe rezultaty kontroli wyniosły ponad 8 mln zł. Podkreślam, że było to zaledwie kilka procent zarządców dróg w tym zakresie. Niestety musieliśmy skierować aż 10 zawiadomień o naruszeniu dyscypliny finansów publicznych oraz jedno zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa do naczelnika urzędu skarbowego. Chodziło o naruszenie art. 20 ustawy o rachunkowości, jeśli chodzi o Miejski Zarząd Dróg w Toruniu.

Bardzo dziękuję za uwagę. Wspólnie z zespołem jesteśmy oczywiście przygotowani na ewentualne pytania pań i panów posłów. Serdecznie dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi za przedstawienie informacji. Szanowni państwo, otwieram dyskusję. Jako pierwsza do dyskusji zgłosiła się pani poseł Małgorzata Chmiel. Pani poseł, zapraszam.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Dziękuję bardzo. Panie dyrektorze, bardzo dziękujemy za wyniki tej kontroli. Mam nietypowe pytanie. Samorząd ma prawo występować za każdym razem o wypłatę odszkodowania lub naprawę przez osobę, która dokonała jakiejś szkody. Chciałam zapytać o sprawę zniszczeń dróg wojewódzkich 501 i 502, które powstały podczas budowy przekopu Mierzei Wiślanej. Od lat samorządy z tamtego terenu występują o pieniądze, które, przypominam, były obiecywane przez ministra, nim została podjęta decyzja o przekopie. Te drogi miały być całkowicie wyremontowane. Byłam na tym spotkaniu w Krynicy Morskiej, to wszystko jest nagrane. Gmina dostała część pieniędzy, ale tylko na jedną trzecią zniszczonych dróg. W normalnym trybie zarządca, w tym wypadku zarząd dróg wojewódzkich, może wystąpić do wykonawcy czy inwestora o wypłatę odszkodowania czy naprawę zniszczeń, ale, jak wiemy, budowa przekopu jest realizowana na podstawie przepisów „specustawy”, która wyklucza normalny tryb przetargu i dalsze procedury. Uważam, że samorząd województwa może wystąpić do Skarbu Państwa z wnioskiem o wypłatę odszkodowania za zniszczenie dróg 501 i 502. Oczywiście to skończyłoby się w sądzie, ale sąd może orzec nie na podstawie „specustawy”, ale przepisów ogólnych. Chciałabym prosić o ustosunkowanie się do tego. Czy w tym wypadku mam rację? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, czy jeszcze ktoś z państwa posłów? Proszę bardzo, kolega poseł.

Poseł Adam Śnieżek (PiS):

Panie dyrektorze, w wynikach tej kontroli znalazłem informację, że 23 z 24 kontrolowanych zarządów dróg posiadało polisy ubezpieczeniowe miejskiej infrastruktury drogowej pozwalające na odzyskanie z tych polis kosztów napraw uszkodzonych obiektów, natomiast nie widzę tutaj jakiegoś finansowego oszacowania. Ile zarządy dróg uzyskały odszkodowań z tych polis? Chciałbym też szerzej zapytać, czy ten sposób odzyskiwania strat przez zarządy dróg jest w Polsce powszechny, czy nie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeszcze chyba zgłaszał się pan poseł Krajewski. Tak? Proszę bardzo.

Poseł Stefan Krajewski (KP):

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, przy okazji naszego dzisiejszego podsumowania wyników kontroli chciałem zwrócić uwagę na kwestię dróg w województwie podlaskim. W związku z tym, co dzieje się przy granicy, i w związku z budową zapory, wjeżdża ciężki sprzęt, drogi są rozjeżdżane. Pan premier obiecywał, że takie pieniądze zostaną wygospodarowane i samorządy otrzymają taką pomoc. Musimy o tym temacie pamiętać, bo jest to dzisiaj bardzo aktualne, a jak dodatkowo przyjdzie wiosna, to te drogi będą w stanie trudnym do poruszania się po nich. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

O głos prosi jeszcze pan poseł Jerzy Polaczek. Proszę uprzejmie.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie dyrektorze, zadam troszkę szersze, ogólne pytanie w kontekście ustaleń kontroli, którą przeprowadziła Delegatura NIK w Łodzi. Pewien niewielki fragment został opisany przez panią poseł Chmiel, na kanwie budowy przekopu Mierzei Wiślanej, natomiast myślę, że jeżeli w ramach kontroli NIK ewentualnie analizował również wpływ uszkodzeń infrastruktury dróg lokalnych, gminnych zwłaszcza w kontekście przebudowy bądź budowy nowych odcinków autostrad i dróg ekspresowych, to warto byłoby zagłębić to zagadnienie. Wiem, że w tej sprawie normalną praktyką jest naprawa ze strony zamawiającego tę część infrastruktury dróg samorządowych, która ulega cza-

sowej degradacji związanej z kontekstem prowadzonych inwestycji autostradowych czy drogowych.

Moje pytanie na koniec jest takie. Czy to zagadnienie było ewentualnie przedmiotem jakiegoś przypadku, które było objęte badaniem, czy może we wcześniejszych działaniach analizowali państwo to zagadnienie pod kątem relacji zarządca dróg samorządowych i inwestor, jakim jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Jeszcze kolega Włodzimierz Tomaszewski. Potem jeszcze raz zgłasza się pani poseł Chmiel. Proszę bardzo.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Bardzo dziękuję. Dzisiaj ta tematyka wprowadza nas w dość szeroki zakres efektywności działań samorządu. Od początku jego odrodzenia stawialiśmy na to, że samorząd jest bardzo efektywny, bardziej od administracji rządowej. W tej chwili wydaje się, że na tym przykładzie powinniśmy mówić także o tym, że jest potrzeba pewnych działań naprawczych, żeby ta efektywność była podtrzymana, bo w niektórych przypadkach rzeczywiście jest ona spadająca.

Tutaj jest szczególna sytuacja. Chciałem zapytać o to, czy koszty dochodzenia odszkodowań czy zwrotów związanych z uszkodzeniami przez sprawców wydarzeń, wypadków drogowych również były szacowane w tej kontroli. Tutaj akurat jest tak, że z mojego okręgu Łódź podawana jest jako przykład. W ramach kontroli badany był zarząd dróg, ale w niektórych przypadkach straty były w wysokości 1200 zł. Chodzi o to, czy koszty dochodzenia nie będą przewyższać tego, co uzyska się z tego zwrotu. Niewątpliwie natomiast, jak w niektórych przypadkach jest podawane, że zarząd dróg i transportu nie wnosił do ubezpieczyciela o wzrost obciążeń, to oczywiście jest to zasadnicza wada. Prosiłbym o odpowiedź. Trzeba natomiast wskazać, że faktem jest, że w samorządach powinno być większe uczulenie na starania się o zwroty nakładów związanych ze szkodami, zwłaszcza przez ustalonych sprawców. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeszcze raz pani poseł Małgorzata Chmiel, a potem oddam głos panu dyrektorowi. W następnej kolejności będzie tura pytań tych, którzy nie są parlamentarzystami. Proszę bardzo, pani poseł.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Dziękuję bardzo. Z całym szacunkiem, panie dyrektorze, nie odpowiedział mi pan na pytanie. Powiedział pan, że pan premier i pan minister słowami pana premiera obiecali remont tych tras. Tak, obiecał, natomiast tego nie dotrzymał, dlatego pytam, jakie są sposoby dochodzenia odszkodowania i czy ta droga – to pan jest tutaj największym fachowcem – jest dobra i czy w ten sposób… Nie wiem, może zostawię moje pytanie na piśmie i poproszę pana dyrektora o odpowiedź na piśmie, skoro może jest pan dzisiaj nieprzygotowany do tego pytania.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Chcę zaznaczyć, że pan dyrektor jeszcze nie odpowiadał, więc teraz dopiero oddaję panu dyrektorowi głos. Panie dyrektorze, proszę uprzejmie.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Odpowiedział, że skoro pan premier obiecał remont, to remont będzie, ale remontu tyle lat już nie ma.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Tego nie mówił pan dyrektor. Proszę bardzo.

Poseł Małgorzata Chmiel (KO):

Powiedział.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Pan dyrektor Piotr Walczak. Proszę bardzo, panie dyrektorze.

P.o. dyrektor Delegatury NIK w Łodzi Piotr Walczak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, postaram się odpowiedzieć po kolei na wszystkie pytania, najpierw jeśli chodzi o pytanie szanownej pani poseł. Tak jak mówiłem na samym początku, ta kontrola była dedykowana do zdarzeń, do sytuacji, kiedy infrastruktura drogowa uległa zniszczeniu w przypadku zdarzeń drogowych (chodzi głównie o wypadki drogowe), a więc – po pierwsze – nie obejmowało to tego rodzaju sytuacji, gdzie ze względu na taką czy inną inwestycję – to jest także trochę odpowiedź na pytanie nr 4 – infrastruktura ta uległa degradacji, ale nie uszkodzeniu w przypadku pojedynczego zdarzenia, bo wtedy jest to ciągła degradacja danej infrastruktury drogowej. Nie obejmowaliśmy więc tych zagadnień. Po drugie sam rejon Krynicy Morskiej nie był objęty tą kontrolą. To nie był ten zarząd dróg, w związku z tym bardzo mi przykro, ale niestety nie jestem w stanie merytorycznie odpowiedzieć na to pytanie. Co zaś do deklaracji dotyczącej… Wiem, że na sali jest chyba przedstawiciel ministerstwa. Być może on jest w stanie udzielić tej informacji. Jako NIK oczywiście tego nie badaliśmy, tak że przepraszam, ale podkreślam, że nie jestem w stanie odpowiedzieć na to pytanie.

Jeśli chodzi o pytanie nr 2, dotyczące tego, do jakiego stopnia egzekwowano to z polis posiadanych przez zarządców dróg bądź urzędy miasta, w slajdzie nr 5 jest graf, który dotyczy różnego rodzaju pozyskiwania źródeł i finansowania do odtwarzania infrastruktury drogowej zniszczonej w przypadku zdarzeń drogowych. Jeśli chodzi o to pytanie, to dotyczyło to 18,4% i była to kwota 3468 tys. zł. To rzeczywiście zostało sfinansowane z polis posiadanych przez zarządców dróg, ale podkreślam, że naszym zdaniem jako NIK-u to również nie było właściwe działanie, dlatego że finansowanie tego z polis posiadanych przez zarządców dróg powoduje podniesienie cen tych polis i znowu uderza to w podatnika i w budżety gmin. Nam zaś zależało, żeby stosować tutaj przepisy prawa dotyczące egzekwowania należności z polis sprawców zdarzeń, nie zaś z polis posiadanych przez zarządców dróg. Oczywiście doceniamy, że nie zostały wykorzystane środki bezpośrednio z budżetu gminy, ale podkreślam, że można było przerzucić te koszty na sprawców zdarzeń, nie zaś egzekwować z polisy posiadanej przez danego zarządcę drogi.

Jeśli chodzi o pytanie trzecie, dotyczące dróg na Podlasiu związanych z tą sytuacją, to jest to bardzo analogiczna sytuacja, jeśli chodzi o drogi na Mierzei Wiślanej. Nie badaliśmy degradacji dróg związanej z sytuacją bądź inwestycyjną, bądź chociażby taką, jaka jest obecnie na granicy wschodniej. Badaliśmy konkretne incydenty drogowe i zniszczenia w związku z nimi infrastruktury drogowej, dlatego na to również nie jesteśmy w stanie odpowiedzieć. Poza tym, tak jak wskazywałem, po tych województwach… Tutaj również nie obejmowaliśmy tego kontrolą.

Co do pytania i sugestii dotyczącej przeglądu inwestycji drogowych, autostradowych, które miały negatywny wpływ na drogi lokalne, jest to oczywiście bardzo ciekawy temat, ale znowu podkreślam, że to nie był temat kontroli, dlatego że, znowu, jest to degradacja ciągła, nie zaś degradacja spowodowana konkretnym, pojedynczym incydentem zdarzenia drogowego, a to było przedmiotem naszej kontroli.

Wreszcie odpowiedź na ostatnie pytanie, czyli efektywność działań samorządowych. Podkreślam dwie rzeczy. Najpierw jest kwestia bezpieczeństwa, która jest priorytetowa. Trzeba oddać samorządom skuteczność. Rzeczywiście pod tym kątem samorządy wywiązały się ze swoich obowiązków i w zdecydowanej większości przypadków ta infrastruktura stosunkowo szybko została odnowiona bądź stworzona od początku, jeśli uległa całkowitej destrukcji w przypadku zdarzenia drogowego. Niestety kwestie tego, jak to było finansowane, budzą duże zastrzeżenia NIK-u, o czym mówiłem w swojej prezentacji i o czym świadczą również wyniki finansowe, ale również same nasze wnioski, a niestety też nieprawidłowości, które stwierdziliśmy w konkretnych gminach, które skutkowały zawiadomieniem o naruszeniu dyscypliny finansów publicznych i jednym zawiadomieniem o możliwości popełnienia przestępstwa.

Na ile mogłem, starałem się wyczerpać te pytania. Jeśli są następne, oczywiście chętnie odpowiem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, problematyka kontroli nie obejmowała więc problematyki inwestycyjnej i niszczenia dróg lokalnych w związku z problematyką inwestycyjną.

Z obecnych na sali zgłaszał się pan Marek Wójcik, któremu oddaję głos. Ciągle Związek Miast Polskich?

Ekspert Związku Miast Polskich Marek Wójcik:

Dziękuję, panie przewodniczący. Marek Wójcik, Związek Miast Polskich. Dziękuję za możliwość zabrania głosu, a drugi raz dziękuję NIK-owi za to, że przeprowadził tę kontrolę. Mam do państwa prośbę, aby na bazie tej kontroli nie wyciągać wniosków dotyczących sprawności działania jednostek samorządu terytorialnego, dlatego że mam w sobie ogromną pokorę i my z pokorą podchodzimy do wyników tej kontroli. Jeszcze raz bardzo za nią dziękuję, ale chcę zwrócić uwagę, że mamy do czynienia ze zjawiskiem, które nie tylko w przypadku administracji samorządowej, ale także chociażby GDDKiA, przynosi ogromnie dużo problemów, ale nie tylko GDDKiA, ale, patrząc szerzej, generalnie państwu, chociażby w kontekście egzekwowania od sprawców wypadków komunikacyjnych należności wtedy, kiedy są ofiary. Zwróćcie państwo uwagę, że wciąż nie możemy dać sobie rady z tą kwestią, aby koszty wypadków komunikacyjnych, które wiążą się ze śmiercią, można byłoby w jakiś sposób egzekwować chociażby od ubezpieczycieli.

W związku z tym powtarzam moją pokorę. Dziękujemy za tę kontrolę. Chcę podziękować NIK-owi także za pewną inicjatywę dotyczącą Policji. Jeśli przeczytacie ten raport, znajdziecie jedno bardzo kluczowe zdanie, które mówi o tym, że jeżeli policja współpracuje z samorządami, to bez podstawy prawnej w tej kwestii. Jak w takim razie mamy dochodzić do sprawców, skoro de facto, jeżeli w wyniku współpracy z policją pozyskujemy dane o sprawcy, robimy to tak naprawdę bez podstawy prawnej? Dobrze, że NIK w tym raporcie bardzo wyraźnie to zauważa, i dobrze, że NIK zwraca się w tej sprawie do Policji po to, aby w tej sprawie przynajmniej na poziomie aktów wewnętrznych mogła to uregulować, ale nie ukrywam, że jestem tu specjalnie po to, aby prosić państwa o to, aby przyjrzeć się przepisom i załatwić to nieco inaczej, żeby zdefiniować przepisy w taki sposób, żeby w tej sprawie nie było żadnej wątpliwości co do tego, jak mamy się zachowywać.

Nawiasem mówiąc, według mojej wiedzy najwięcej informacji o sprawcach pozyskujemy w wyniku monitoringu wewnętrznego bądź samych objazdów, ale także działań straży gminnych, także monitoringu wizyjnego, który mamy w różnych miejscach. Dzięki temu jesteśmy w stanie dotrzeć do tego, kto był sprawcą. Zupełnie natomiast inną kwestią jest to, o czym mówił przed chwilą pan dyrektor. Jest kwestia możliwości windykacji z polisy sprawców. Drodzy państwo, moim zdaniem w tej kwestii znów niezbędna jest interwencja legislacyjna, dlatego że jak zobaczycie państwo treść polis, to okaże się, że w tej sprawie bynajmniej w przypadku AC w niektórych przypadkach nie jest jasna kwestia tego, czy można dochodzić roszczeń od sprawcy uszkodzenia infrastruktury. Ta sprawa jest traktowana bardzo różnie przez różnych ubezpieczycieli, co w niektórych przypadkach kończy się o wiele niższą wartością polisy i taka możliwość jest nadzwyczaj ograniczona, chociażby górnym limitem. Trzeba też zwrócić uwagę na to, że to nie jest tylko kwestia polisy, ale także… I to nie są jakieś tanie usprawiedliwienia, bo – jeszcze raz, trzeci raz dziękuję NIK-owi – rzeczywiście mamy sporo do zrobienia, ale mam wrażenie, że to jest nowy element, na który musimy zwracać uwagę, z którym wszyscy próbujemy dawać sobie radę, nie tylko w administracji samorządowej.

Chcę także zwrócić uwagę na pewien element, który nie pojawił się w kontroli, bo pewnie nie mógł się pojawić, aczkolwiek chcę o nim głośno powiedzieć. Być może NIK spróbuje też się temu przyjrzeć. Otóż, drodzy państwo, nie mówi się tu o uszkodzeniach, które wynikają np. z faktu, że w wyniku zdarzeń drogowych na drogach niezarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego mamy znaczące szkody. Coś zdarza się na autostradzie, drodze ekspresowej, drodze krajowej, poza miastem na prawach powiatu i wówczas obciążone są drogi lokalne czy też regionalne, a my mamy ogromny problem, bo wówczas wystarczy, że na dwie godziny ten ruch autostradowy przeniesiony jest na drogę lokalną i de facto ona jest już zupełnie zniszczona.

Ośmielam się prosić przedstawicieli NIK-u. Robicie państwo różne przedsięwzięcia. Może warto byłoby doprowadzić do spotkania zarządców dróg i prewencyjnie porozmawiać na ten temat. Chętnie poznalibyśmy np. informację o tym, w jaki sposób w tej sprawie daje sobie radę GDDKiA. To może byłaby jakaś dobra i pouczająca dla nas praktyka i może dzięki temu byłoby nam łatwiej dochodzić do uzyskania środków od sprawców.

Ostatnia kwestia dotyczy zamówień publicznych. Tutaj też jest pewien problem, najczęściej bowiem pierwsze działanie, które podejmujemy w wyniku zniszczenia tej infrastruktury, jest takie, że natychmiast likwidujemy jej skutki po to, żeby zagwarantować bezpieczeństwo uczestnikom ruchu czy też ciągłość ruchu. Jeżeli wcześniej nie było policji, nie było identyfikacji skali tego zdarzenia, to jest problem wyegzekwowania, bo de facto jak uda się znaleźć sprawcę i spotykamy się z nim na miejscu, to zniszczenie jest naprawione. Potem jest kwestionowanie przez sprawców tego, czy to rzeczywiście jest ich wina, czy nie, a ponieważ – tu znów wracam do kwestii policji – policji nie było na miejscu, to nie ma z tamtej strony wiarygodnych dowodów. Mówię też o tym, że spieszymy się z naprawą szkód. Szczególnie wtedy, kiedy zlecamy pewne prace na zewnątrz, w wypadku znaczących zdarzeń pojawia się problem zamówień publicznych i ich stosowania bądź nie. Zwracam uwagę na to, że w tej kwestii też prosilibyśmy o przyjrzenie się przepisom i być może ich uelastycznienie wtedy, kiedy wiążą się one z koniecznością podejmowania natychmiastowych działań gwarantujących bezpieczeństwo uczestników ruchu. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. O głos prosił jeszcze pan poseł Jerzy Polaczek. Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie dyrektorze, w mojej kolejnej wypowiedzi nie mam jakiegoś specjalnego pytania, natomiast mam pewną rekomendację do rozważenia m.in. przez NIK, również na kanwie materiału, który był dzisiaj przedmiotem posiedzenia połączonych Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej oraz Komisji Infrastruktury. Do czego chcę nawiązać? Po pierwsze, do tego, że element, o którym dzisiaj mówimy, czyli szkody w infrastrukturze na sieci dróg samorządowych czy dróg krajowych, które wynikają z różnych przyczyn, przede wszystkim wynikających z kolizji czy wypadków – efektem tego są koszty po stronie zarządcy drogi – od początku bieżącego roku mają troszkę zmienioną rzeczywistość prawną w wyniku przyjęcia przez parlament zmian w ustawie – Kodeks wykroczeń, Prawo o ruchu drogowym, czyli mówię tutaj o tej bardzo radykalnej zmianie w zakresie polityki mandatowej, która nie była korygowana od ponad 20 lat. Mamy w tym również zmiany w Kodeksie postępowania cywilnego umożliwiające lepsze dochodzenie odszkodowań od sprawców tych przestępstw przez bliskich, którzy utracili swoich bliskich w wypadkach.

Chcę natomiast przypomnieć tylko jedną kwotę z uzasadnienia rządowego do tego projektu zmian. Mianowicie łączne koszty finansowe w całym systemie ochrony zdrowia, ubezpieczeń społecznych, koszty w infrastrukturze, koszty w systemie ubezpieczeniowym wszystkich wypadków i kolizji to średnio rocznie 55, 56 mld zł. To są dane z 2018 r. czy z 2019 r. Cytuję fragment rządowego uzasadnienia projektu. Myślę, że w 2023 r. z pozycji NIK-u warto byłoby bardziej kompleksowo przeanalizować, w jaki sposób ta przyjęta przez parlament regulacja, mówię tutaj właśnie o zmianach w Kodeksie wykroczeń i w Prawie o ruchu drogowym, wpłynęła również na obniżenie kosztów społecznych łącznie, jeśli chodzi o to, co ponosimy jako podatnicy z tytułu wszystkich zdarzeń komunikacyjnych, czyli wszystkich kosztów, które wiążą się z tą dość bolesną rzeczywistością, która ma bardzo wiele wymiarów.

W związku z tym, że swego czasu na posiedzeniu Komisji były też zadawane pytania przedstawiciela Ministerstwa Finansów o to, jak dotychczas praktykowana była egzekwowalność mandatów, które były nakładane na sprawców wykroczeń – tutaj akurat można powiedzieć z satysfakcją, że ta egzekwowalność była na dość wysokim poziomie – warto również po upływie 2022 r., czyli w roku przyszłym, odrębnie przeanalizować, w jaki sposób ta praktyka w „nowej rzeczywistości" Kodeksu wykroczeń ma miejsce w przeciągu 2022 r. Polecam uwadze NIK-u taki kompleksowy temat, dlatego że myślę,

że efektem zmian, które weszły w życie 1 stycznia, będzie skutek w postaci takiej, iż Polska po 2022 r. ma szansę być liderem w państwach UE, jeśli chodzi o procentowy spadek kolizji, wypadków drogowych, liczby ofiar śmiertelnych. Jestem głęboko przekonany o tym, że po raz pierwszy liczba zabitych spadnie poniżej 2 tys. – przypomnę, że chyba w ubiegłym roku jest to 2280 – tak samo, jeśli chodzi o liczbę osób rannych.

To są ogromnie istotne zagadnienia, przede wszystkim wpływające na funkcjonowanie służby zdrowia, ale również tworzące długotrwałe koszty po stronie ubezpieczeń społecznych, systemu służby zdrowia. Myślę, a mówię to jako były minister transportu, że taka zmiana, która została tak głęboko dokonana po raz pierwszy od ponad dwudziestu kilku lat, powinna być przeanalizowana przez NIK pod kątem zaplanowania takiego dużego tematu w 2023 r. po to, żeby porównać wyniki z 2022 r. i ewentualnie z lat wcześniejszych w tych aspektach, o których ja tutaj może dość ogólnie, ale mam nadzieję, że dość konkretnie zasygnalizowałem na kanwie tego pożytecznego raportu, który pan dyrektor zreferował nam dzisiaj. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, teraz od strony formalnej: na moment przerwiemy. Dziękuję bardzo i proszę o podliczenie i wyświetlenie na tablicy liczby członków obydwu Wysokich Komisji, którzy biorą udział w dzisiejszym posiedzeniu. Szanowni państwo, w posiedzeniu bierze udział 54 posłów, a więc stwierdzam kworum.

Panie dyrektorze, czy chciałby pan jeszcze ustosunkować się do wypowiedzi pana Marka Wójcika oraz posła Jerzego Polaczka? Proszę uprzejmie.

P.o. dyrektor Delegatury NIK w Łodzi Piotr Walczak:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Dziękuję za te pytania i sugestie. Jeśli chodzi o wypowiedź pana Marka Wójcika, chciałem zwrócić uwagę, że oczywiście jak najbardziej zgadzam się z panem przewodniczącym co do tego, że kluczowa jest tutaj współpraca z policją. Cieszę się, że państwo podobnie rozumiecie nasze rekomendacje i nasze propozycje zmian w tym zakresie. Chciałem podkreślić, że bardzo dobrze świadczyło to o policji, jak i o samorządach w tych przypadkach, w których mimo braku podstawy prawnej ta współpraca trwała, a więc tutaj należy się podziękowanie dla tych organów za to, że mimo trudności prawnych potrafili jednak znaleźć formułę współpracy w tym zakresie.

Jeśli chodzi o problemy z egzekwowaniem z polis odpowiedzialności cywilnej, to chciałem zwrócić uwagę, że tu nie występują problemy dotyczące limitów, dlatego że z ustaleń naszej kontroli wynika, że szkody, które dotyczą tej infrastruktury, miały pewne spektrum finansowe. One były albo bardzo niskie, w wysokości kilkudziesięciu złotych – jeszcze wracając do pytania pana posła, wiadomo, że wtedy trzeba patrzeć na koszty egzekwowania tego rodzaju szkód – ale nie przekraczały również 100 tys. zł, w związku z tym można powiedzieć, że były one jednak poniżej limitów polis OC, które funkcjonują zgodnie z przepisami unijnymi. W związku z tym tutaj takich problemów nie było.

Co do problemów z zamówieniami publicznymi, odsyłam do innych kontroli NIK-u w tym zakresie. Tak jak mówiłem, ta kontrola wskazała, że jeśli chodzi o odtwarzanie infrastruktury, z tym nie było większych problemów, a więc widać, że nawet problemy z ustawą o zamówieniach publicznych nie powodowały aż takich problemów dla samorządów, bo to rzeczywiście było dość sprawnie odtwarzane.

Jeśli zaś chodzi o wypowiedź pana posła Jerzego Polaczka, to oczywiście bardzo dziękuję, panie pośle, za tę rekomendację. Przekażemy ją do właściwego departamentu, który zajmuje się tymi zagadnieniami w NIK-u. Ze swojej strony mogę powiedzieć, że przy naszym, bardzo wąskim zakresie kontroli też jesteśmy bardzo ciekawi, jak ta nowelizacja, to zastrzeżenie kar dla sprawców wpłynęło na skutki w postaci zniszczenia infrastruktury drogowej. Oczywiście też liczymy na to, że będą one mniejsze i siłą rzeczy koszty, które ponosi nasze społeczeństwo, będą w tym zakresie mniejsze, ale niewątpliwie rekomendacja jest bardzo ciekawa. Tak jak mówię, zgodnie z praktyką współpracy między Sejmem i komisjami a NIK-iem, przekażemy ten temat do właściwego merytorycznie departamentu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tomasz Ławniczak (PiS):

Dziękuję. Czy ktoś zdalnie jeszcze chciałby zabrać głos? Nie ma zgłoszeń? Nie ma. Ministerstwo oraz Komenda Główna Policji również nie mają uwag.

Szanowni państwo, zanim zakończę, mam dwie uwagi. Rzeczywiście z wypowiedzi pań i panów posłów wynika, że przydałaby się kontrola i informacja zwrotna dla posłów w zakresie zniszczeń dróg lokalnych prowadzonych przez jednostki samorządu terytorialnego związanych z infrastrukturą krajową, a więc z budową dróg krajowych, bo rzeczywiście w dużej mierze sprawa ta jest uregulowana tylko częściowo, a częściowo improwizowana.

Wiem, że przed 2015 r., kiedy sprawowałem funkcję samorządową na stanowisku wicestarosty, współpracowaliśmy – tutaj uwaga do wypowiedzi pana Marka Wójcika – z policją. Nie będę wymieniał firmy. Akurat napotkaliśmy na dobrą firmę, rzetelnego wykonawcę obwodnicy Ostrowa Wielkopolskiego. Część ciężkiego towaru musiała być dowożona drogami powiatowymi. Wspólnie zinwentaryzowaliśmy drogi. Spisaliśmy protokół o tym, które są zniszczone, które bierze na siebie powiat, które są odnowione dopiero co kilka lat temu i za modernizację, i renowację tych odcinków koszty poniesie wykonawca obwodnicy, ale to wszystko musiało być w jakiś sposób improwizowane. Ta sama improwizacja dotyczy sytuacji: wypadek drogowy na drodze krajowej, w której nie ma objazdów innymi drogami krajowymi, tylko lokalnymi. Szczególnie krytyczna sytuacja powstaje wiosną podczas roztopów, gdy całe podłoże jest bardziej miękkie i w związku z tym jakikolwiek ciężki sprzęt na tego rodzaju drogach i wpuszczenie tam na kilka godzin ciężkiego sprzętu towarowego, tranzytowego spowoduje po prostu siadanie drogi i takie zniszczenia, że trudno to nawet sobie wyobrazić. Wtedy – i w zależności od aury, i w zależności od czasu – jest szybka decyzja z policją co do tego, czy puszczamy tylko osobowe, czy ciężarowe czekają, ale, jak zwrócił uwagę kolega Marek, nie ma do tego podstawy prawnej. To są bieżące decyzje. Nikt się do tego nie przyczepia, ale co byłoby, gdyby dany przewoźnik towarowy oczekiwał dowiezienia jakiegoś towaru na czas do jakiejś stacji logistycznej i ponosił za to konsekwencje finansowe?

Nie jest to też z kolei nasza wina. Tego obszaru rzeczywiście nie mamy uregulowanego pod tym względem i na pewno są to ważkie postulaty, które wynikają z dzisiejszej kontroli i z zakresu kontroli, wniosków i uwag, które zostały wniesione ze strony państwa parlamentarzystów oraz przedstawicieli korporacji samorządowych. Na pewno mogą być elementem kontroli w ramach postulatów wniesionych przez parlamentarzystów na rok następny.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za dyskusję. Zamykam posiedzenie, informuję jednocześnie, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie do wglądu w sekretariatach komisji. Dziękuję bardzo.